Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8607**

17. Wahlperiode 08. 02. 2012

Antrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Klaus Ernst, Nicole Gohlke, Katrin Kunert, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Harald Weinberg und der Fraktion DIE LINKE.

Kein Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Anders als die Bundesregierung behauptet, ist die finanzielle Situation der Flughafen München GmbH (FMG) alles andere als gut. Im Gegenteil, die FMG ist mit etwa 2,3 Mrd. Euro überschuldet. Bislang steigen die Schulden an. Der geplante Bau der dritten Start- und Landebahn soll nach derzeitigen Angaben etwa 1,2 Mrd. Euro kosten. Das soll aus den laufenden Einnahmen finanziert werden. Angesichts der hohen, bislang steigenden Schulden sowie der mit großen Unsicherheiten behafteten wirtschaftlichen Entwicklung ist diese Strategie nicht überzeugend. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung des Baus aus den Einnahmen nicht möglich sein wird. In dem Fall würden auf den Bund finanzielle Forderungen zukommen. Das ist nicht akzeptabel.

Ein Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Deutschland, der sich allein an großteils fraglichen Verkehrsprognosen orientiert und die Anforderungen des Klimaschutzes ignoriert, ist unverantwortlich. Der Beitrag des Luftverkehrs zur globalen Erwärmung beträgt schon heute mindestens 4 Prozent – Tendenz steigend. Dieser Wert liegt deutlich über dem prozentualen Anteil des Flugverkehrs am globalen CO_2-Ausstoß, da die Emissionen des Luftverkehrs eine deutlich höhere Klimawirksamkeit haben. Ohne die Berücksichtigung der Wolkenbildung ist der doppelte Wert der CO_2-Emissionen anzusetzen, die Berücksichtigung der Wolkenbildung würde nach aktuellen Studien mehr als eine dreifach so starke Klimabelastung implizieren (Antwort der Bundesregierung auf Frage 23 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/8264). Die Bundesregierung erwartet in den kommenden 20 Jahren eine Verdopplung der CO_2-Emissionen des Luftverkehrs in und von Deutschland von 27 Millionen Tonnen im Jahr 2009 auf knapp 50 Millionen Tonnen CO_2 im Jahr 2030 (Antwort auf Frage 32, Bundestagsdrucksache 17/8264). Demgegenüber stehen die Minderungserfordernisse für den Klimagasausstoß in Industrieländern wie Deutschland von mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2020 und 95 Prozent bis Mitte des Jahrhunderts, um das auf UN-Ebene beschlossene Ziel einer maximalen Erderwärmung von zwei Grad einhalten zu können. Zudem gibt es auf absehbare Zeit keine tragfähigen Lösungen für klimaneutrale Treibstoffe. So geht die Bundes-

regierung selber von einem Anteil von maximal 5 Prozent Biokraftstoffen im Jahr 2025 im Luftverkehr aus (Antwort auf Frage 26, Bundestagsdrucksache 17/8264). Im Luftverkehr sind daher besondere Anstrengungen für den Klimaschutz erforderlich. Klimaschutz und weiterhin unbegrenztes Wachstum des deutschen, europäischen und weltweiten Luftverkehrs schließen sich gegenseitig aus.

Mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn würden viele Menschen einer erheblichen, unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt werden. Nicht allen wird die Übernahme der Kosten eines Umzuges angeboten. Im Ort Attaching können nur die Bewohnerinnen und Bewohner eines etwa 420 Meter breiten Streifens direkt unter der Flugschneise ihr Grundstück an die FMG verkaufen. Alle, die daneben wohnen, können dies nicht, obwohl die Flugzeuge diese Gebiete in einer Höhe von lediglich bis zu 100 Metern Höhe überfliegen, also auch mehr als 210 Meter links und rechts davon eine unzumutbare Lärmbelästigung herrschen würde. Das für die geplante dritte Start- und Landebahn ein längeres Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr gelten soll, ist angesichts der erheblichen Belastung tagsüber bei weitem nicht ausreichend.

In den Gemeinden rund um den Flughafen regt sich zu Recht großer Widerstand gegen den Bau der dritten Start- und Landebahn. In München wird es am 17. Juni 2012 einen Bürgerentscheid über die dritte Start- und Landebahn geben. Unverständlich ist aber, wieso der Anteilseigner Bund, dessen Anteil mit 26 Prozent den der Stadt München mit 23 Prozent sogar übersteigt, sich offenkundig nicht kritisch mit dem Plan befasst und den Angaben der anderen Gesellschafter und der FMG vorbehaltlos zu vertrauen scheint.

Der Flughafen London-Heathrow verfügt – wie derzeit der Flughafen München – über lediglich zwei Start- und Landebahnen. Mit etwa 66 Millionen Passagieren und 460 000 Flugbewegungen im Jahr 2009 bewältigte er wesentlich mehr Passagiere und ein größeres Verkehrsaufkommen als der Flughafen München mit zuletzt knapp 390 000 Flugbewegungen mit nur 39 Millionen Passagieren. Zudem wurde vor kurzem die Entscheidung getroffen, keine weitere Start- und Landebahn in London-Heathrow zu bauen. Vor diesem Hintergrund ist der Bau einer dritten Start- und Landebahn in München keinesfalls betrieblich erforderlich, selbst wenn es zu einer deutlichen Steigerung der Flugbewegungen kommen sollte. Die von den Fluggesellschaften zum Vergleich mit London-Heathrow vorgebrachten Argumente, es gäbe in München weniger lokale Passagiere, weswegen die Flüge zeitlich gebündelt werden müssten, belegen vielmehr, dass ein internationales Drehkreuz in München nicht gebraucht wird.

Das Argument, dass die Kapazitätserweiterung zu mehr Arbeitsplätzen führt, muss hinterfragt werden. Ein großer Teil des Flughafenpersonals in München bekommt schon jetzt Dumpinglöhne. Bundesweit wird der ruinöse Wettbewerb zwischen den Flughäfen mit Lohnkürzungen und Outsourcing betrieben. Profiteure sind ausschließlich die Flughafenbetreiber. Die Anwohner und Anwohnerinnen um die Flughäfen haben davon nichts. Viele am Flughafen Beschäftigte können von den Niedriglöhnen nicht leben, oft sind aufstockende Leistungen der Arbeitsagentur notwendig. Sofern die Grundstücke nicht in der lärmbelasteten Einflugschneise liegen, machen steigende Immobilien-Preise und Mieten das Leben in Flughafennähe teuer.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt

die Entscheidung der bayerischen Staatsregierung, als Mehrheitseignerin der FMG auf den Vorschlag des mit den Klagen befassten Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes einzugehen, auf den Sofortvollzug und damit den Baubeginn vor der gerichtlichen Entscheidung zu verzichten.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend zu erklären, dass sie als Gesellschafterin der Flughafen München GmbH auf den Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München verzichten wird und innerhalb der FMG darauf hinzuwirken,
2. sich in der FMG dafür einzusetzen, dass über den Baustopp bis zum gerichtlichen Entscheid über die dritte Start- und Landebahn hinaus ab sofort auch keine Vergaben und Planungen im Zusammenhang mit dem Bau der dritten Start- und Landebahn mehr getätigt werden, und
3. in der FMG darauf zu hinzuwirken, dass bis Ende des Jahres 2012 ein Konzept für den dauerhaften und nachhaltigen Betrieb des Flughafens München mit den beiden bestehenden Start- und Landebahnen entwickelt wird.

Berlin, den 8. Februar 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333